

Administration portuaire de Sept-Îles

Plan d'utilisation des sols

Projet

Mai 2000

(Addendum 4 septembre 2000)



TABLE DES MATIÈRES

1. INTRODUCTION
2. LE PORT DE SEPT-ÎLES
 - 2.1. Aspect légal
 - 2.2. Vision et mission
 - 2.3. Le conseil d'administration
 - 2.4. Positionnement dans le monde
 - 2.5. Impact socio-économique
3. POLITIQUE DE GESTION
 - 3.1. Vocation des terminaux
 - 3.1.1. Marchandises
 - 3.1.2. Passagers
 - 3.2. La communauté
 - 3.3. L'environnement
 - 3.4. Le financement
4. PLAN DE DÉVELOPPEMENT
 - 4.1. Consolidation et aménagement des infrastructures
 - 4.2. Orientations par secteurs
 - 4.2.1. Secteur urbain
 - 4.2.2. Secteur Pointe-Noire

ANNEXE

Article 48 de la Loi Maritime du Canada

Secteur urbain

Secteur urbain (détails)

Secteur Pointe-Noire

1. INTRODUCTION

Le Port de Sept-Îles vous présente son Plan d'utilisation des sols tel que prévu à l'article 48 de la Loi maritime du Canada (Annexe 1).

Le Plan d'utilisation des sols fait état des objectifs et des politiques établis pour l'aménagement physique des immeubles dont la gestion est confiée à l'Administration portuaire de Sept-Îles ou qu'elle occupe ou détient. Ce plan tient compte des facteurs d'ordre social, économique et environnemental applicables et des règlements de zonage qui s'appliquent aux sols avoisinants.

Ce document présente :

- l'organisation du Port de Sept-Îles,
- ses politiques de gestion,
- et son plan de développement.

La Loi maritime du Canada prévoit une période de consultation de 60 jours, au cours de laquelle une séance publique d'information et de discussion permettra au public de formuler ses commentaires.

Après avoir pris connaissance des observations du public, l'administration portuaire peut adopter son plan d'utilisation des sols.

2. LE PORT DE SEPT-ÎLES

2.1 Aspect légal

Le 1^{er} mai 1999, le Port de Sept-Îles est devenu une administration portuaire canadienne, sous la nouvelle Loi maritime du Canada. Cette loi abolit la Loi sur la société canadienne des ports et dote le Port de Sept-Îles de son propre conseil d'administration composé de gens d'affaires de la région.

En changeant de statut le Port de Sept-Îles devient beaucoup plus autonome dans ses décisions d'affaires et de développement. Cette nouvelle autonomie assure une meilleure compétitivité sur le plan commercial et la maîtrise des outils nécessaires pour accomplir les objectifs de développement local et régional découlant de sa mission.

2.2 Vision et mission

Le Port de Sept-Îles est le deuxième port au Canada en tonnage de vracs solides manutentionnés. À long terme, le Port de Sept-Îles entend consolider cette position et devenir le centre de transbordements de vracs solides le plus important de l'Est du Canada. Les éléments de la mission du Port de Sept-Îles résultant de cette vision, confirment le rôle d'agent de développement local et régional, en favorisant la venue d'industries majeures attirées par le leadership et le dynamisme économique de la région.

L'Administration portuaire de Sept-Îles, profitant des avantages naturels de la baie de Sept-Îles, se donne pour mission de demeurer un agent important de développement, en fournissant des installations adéquates et en dispensant des services efficaces dans un cadre de partenariats.

Dans le but d'atteindre sa mission dans le respect de l'environnement, le port entend utiliser les ressources nécessaires et mettre l'emphase sur les aspects suivants :

- le service à la clientèle,
- les relations avec ses fournisseurs,
- l'implication dans son milieu,
- et ses obligations envers ses actionnaires.

2.3 L'Administration portuaire de Sept-Îles

L'administration assure la gestion et l'entretien des infrastructures, bâtiments et équipements du Port de Sept-Îles. Elle gère également les projets de développement et de construction.

Ses équipements et infrastructures sont exploités par les utilisateurs et/ou par des firmes spécialisées dans la manutention ou dans les services maritimes. L'administration portuaire coordonne un ensemble complet de services de qualité pour les transporteurs maritimes et les usagers locaux du port.

Le Port de Sept-Îles est fier de compter sur une main-d'œuvre très performante animée par une organisation du travail bien rodée. Les syndicats de débardeurs jouent un rôle moteur dans la renommée du port.

Avec ses partenaires économiques et sociaux l'administration portuaire poursuit la promotion du port à travers le monde pour développer et optimiser son large potentiel de développement et les ressources naturelles importantes de la région.

2.4 Positionnement dans le monde

Par l'importance et la nature des activités économiques qui s'y déroulent et par son rôle de zone transitoire pour certains produits d'exportation et d'importation, la région occupe une place importante sur le plan national.

En tant que région exportatrice, la Côte-Nord joue également un rôle sur le plan international. Ajoutons à cela sa localisation privilégiée dans l'axe des lignes maritimes entre l'Amérique du Nord et l'Europe et son accès facile en tout temps, à l'entrée du réseau maritime du St-Laurent, pour expliquer l'intérêt qu'elle suscite. Le port se situe au deuxième rang des ports canadiens pour le tonnage de marchandises manutentionnées, 80% de ces marchandises transitent sur le trafic international.

Au cœur de cette région, le Port de Sept-Îles se situe au premier plan de l'économie et constitue l'une des principales assises de son développement économique. Ses caractéristiques de super-port, avec ses eaux profondes et sa baie semi-circulaire de 8 à 10 km de diamètre, le situent parmi les meilleurs sites de la côte est de l'Amérique du Nord.

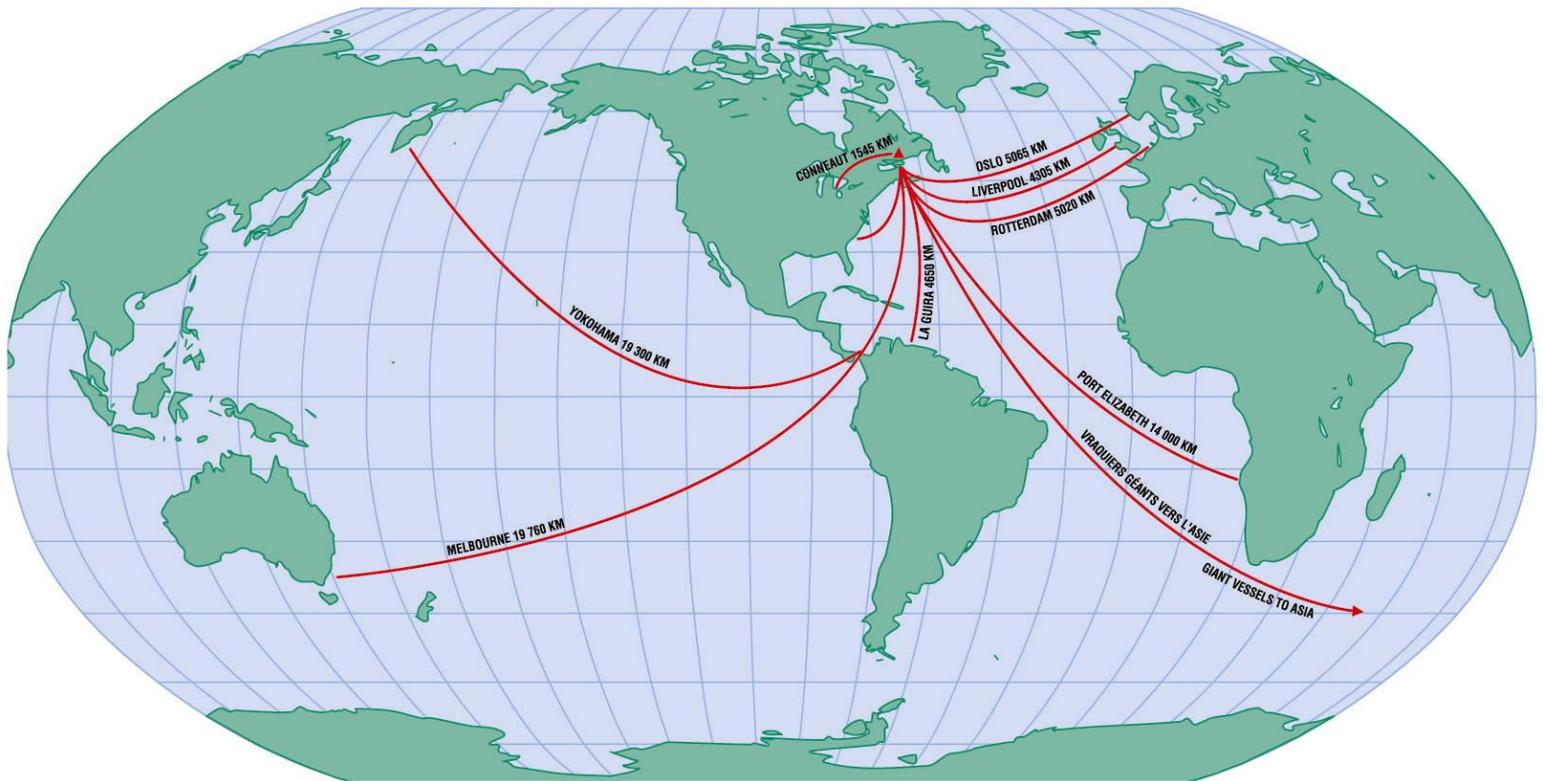


Figure 2.1, Sept-Îles dans le monde

Le Port de Sept-Îles est une escale privilégiée pour les océaniques jusqu'à 300 000 tonnes qui peuvent charger ou décharger leur cargaison en toute sécurité douze mois par année. L'entrée du port bénéficie d'une largeur de 2 500 m avec une profondeur de plus de 50 m, ce qui donne accès à la partie profonde de la baie aux plus gros navires et ce, sans l'aide de remorqueurs.



Courtoisie de la Compagnie minière IOC

Le port qui expédie principalement le vrac solide peut manutentionner tous les types de marchandises, conteneurs, vracs liquides, marchandises générales, etc. Au cours de la dernière décennie le port a manutentionné une moyenne de 22 millions de tonnes de marchandises par année, ce qui représente environ 700 navires/année. En 1977, le Port de Sept-Îles atteignait un sommet avec plus de 35 millions de tonnes manutentionnées.

Le minerai de fer est la principale marchandise manutentionnée, malgré des diminutions drastiques au tournant des années 80. Son importance économique devrait reprendre de la vigueur au cours de la prochaine décennie. Le fer est manutentionné aux installations privées de la Compagnie minière IOC et au quai Wabush, terminal public du port.

De plus les avantages particuliers du port lui ont permis à plusieurs occasions d'être le site de première mondiale en terme de transbordement de marchandises. Que l'on pense au transbordement de charbon de navire à navire, aux essais de stabilité de la plate-forme de forage Pétrobras ou à son chargement sur une barge à destination du Venezuela.



La position stratégique du port lui permet de faire un lien essentiel pour le transit des marchandises des supers navires océaniques à la flotte nord-américaine desservant les ports du réseau des Grands Lacs ou l'inverse. Que ce soit pour le charbon de navire à navire ou à travers du nouveau terminal de vrac de Pointe-Noire ou encore pour toutes autres marchandises dont l'ilménite de Havre-St-Pierre ou le sucre, le coût du transport devient un facteur déterminant où le Port de Sept-Îles intervient positivement.

Le Port de Sept-Îles compte deux terminaux publics sous sa gestion et deux terminaux privés propriété de la compagnie minière IOC. Le terminal de Pointe-Noire, dont le potentiel est sous-exploité, est le moteur de son développement futur en raison de ses caractéristiques exceptionnelles comme :

- la capacité portante du sol,
- le tirant d'eau,
- le zonage industriel et l'absence de terres agricoles,
- la disponibilité énergétique,
- les services disponibles,
- et les impacts environnementaux réduits.



2.5 Impact socio-économique

Depuis plus de quatre décennies, le Port de Sept-Îles est le principal centre d'expédition du minerai de fer et dessert l'industrie minière du Québec et du Labrador. Avec des expéditions représentant près de 90% du tonnage manutentionné, le fer ne représente que 10% des revenus du port.

En plus de ce rôle important dans l'exportation des produits, le port facilite également l'approvisionnement des industries et supporte dans la région plus de 4 000 emplois directs et indirects. Cette activité génère une activité économique annuelle de l'ordre de un (1) milliard de dollars.

Le Port de Sept-Îles est au cœur du développement économique de la région.

Avec le développement et la consolidation de ses infrastructures, le port exerce un leadership essentiel dans l'avenir économique de la région.

3. POLITIQUE DE GESTION

L'administration portuaire s'est donné des objectifs et des politiques pour l'aménagement de ses infrastructures en tenant compte des facteurs sociaux, économiques et environnementaux et du zonage des sols avoisinants. C'est sur cette base que le port planifie la consolidation du secteur urbain de la ville et le développement du secteur industriel de Pointe-Noire.

3.1 Vocation des terminaux

3.1.1 Transport des marchandises

La vocation principale du Port de Sept-Îles est le transport des marchandises. Dans le respect de son mandat, le port doit assurer une

gestion efficace des services en place et optimiser leur utilisation par une promotion dynamique du commerce domestique et international.

Il a également pour mandat d'accroître ses volumes et de diversifier son trafic par la mise en service du traversier-rail et le développement d'un terminal de vrac plus fonctionnel en terme d'espace et de services. Cela permettra d'attirer une clientèle diversifiée et de satisfaire ses besoins tout en respectant l'environnement.

En ce sens, la consolidation des activités dans le secteur urbain tient compte du voisinage et des contraintes qu'impose le respect de la communauté. Avec l'ajout de quelques installations restreintes pour le transport en vrac, le secteur sera principalement voué à une vocation de services.

La vocation industrielle du secteur Pointe-Noire se poursuivra avec le développement du terminal de vrac, les travaux prévus permettront de mieux desservir les usagers actuels du port et de répondre aux promoteurs attirés par les avantages économiques d'un super-port sécuritaire ouvert toute l'année.

L'Administration portuaire de Sept-Îles consolide ses installations existantes dans le secteur urbain et développe dans le secteur Pointe-Noire un terminal de vrac adapté aux besoins de ses usagers actuels tout en permettant l'expansion de ses activités de transbordements pour le commerce domestique et international.

3.1.2 Transport des passagers

La ville de Sept-Îles est le carrefour du transport de passagers pour la Basse-Côte-Nord et pour le Nord du Québec autant en terme de trafic aérien que de trafic maritime. Historiquement, le lieu de transition de marchandises et des passagers de la Basse-Côte-Nord, Sept-Îles reçoit hebdomadairement le navire desservant cette population. Ce service est complété par une desserte aérienne journalière des villes nordiques et de la Basse-Côte-Nord.

Une des principales régions pour la présence de population amérindienne au Québec, la Côte-Nord est visitée par de plus en plus de touristes étrangers avides de nos grands espaces et du contact de la culture de la communauté montagnaise, bien préservée dans la région.

Le Port de Sept-Îles veut développer, en collaboration avec la communauté autochtone, le marché des croisières afin de donner l'occasion aux visiteurs des autres continents de partager le mode de vie typiquement amérindien.

3.2 La communauté



Photo Sylvie Guignard, Corporation Touristique de Sept-Îles

La ville de Sept-Îles s'est développée sur la base de ses activités portuaires, tout d'abord pour la pêche puis autour de l'industrie du minerai de fer. Dans les années 80, on a assisté à la baisse des activités minières, à une diversification des activités économiques et à une consolidation des infrastructures de tourisme et de loisirs pour la communauté.

Promenade aménagée sur la baie de Sept-Îles, marina, parc de pêche et d'hivernage font partie des aménagements dont la communauté s'est dotée pour répondre harmonieusement à ses besoins.

En devenant une administration portuaire canadienne gérée par un conseil d'administration issu du milieu régional, le Port de Sept-Îles devenait le 1^{er} mai dernier plus autonome et la communauté de la région disposait de cet outil indispensable à la promotion de son développement économique et social.

Conscient de sa responsabilité sociale et de l'importance de l'aspect touristique dans le développement économique régional, l'administration portuaire intègre ces éléments par la consolidation de ses aménagements dans le secteur urbain.

Pour la partie du secteur urbain s'étalant du Vieux Quai au quai Mgr Blanche, les projets touristiques et communautaires sont intégrés dans le projet de terminal pour les passagers au quai Mgr Blanche

3.3 L'environnement

Tous les projets et activités du Port de Sept-Îles sont conduits dans le respect des lois et règlements sur l'environnement et dans le respect de la communauté.

La vérification environnementale des activités et des installations du port, ainsi que celles de l'ensemble de ses utilisateurs en 1998 a permis d'identifier certaines lacunes. Depuis, les utilisateurs ont été avisés et la plupart des corrections ont été apportées ou sont sur le point de l'être. Ce dossier fait l'objet d'un suivi attentif de l'administration portuaire.

Les travaux de consolidation du secteur urbain et le développement du terminal de vrac de Pointe-Noire sont des éléments supplémentaires contribuant à l'amélioration des pratiques existantes et à l'assurance d'une meilleure protection de l'environnement.

Dans le cadre de ses projets, le port a mis en place des travaux de compensation en collaboration avec la Corporation de protection de l'environnement de Sept-Îles.

Le Port de Sept-Îles favorise la gestion de ses activités et son développement dans le respect de l'environnement et de la communauté.

Pour ses nouveaux projets, l'administration portuaire entend poursuivre son association avec la communauté pour assumer ses responsabilités environnementales.

3.4 Le financement

En vertu de la Loi maritime du Canada, l'administration portuaire locale doit être financièrement autonome et le demeurer.

Le Port de Sept-Îles est autonome, il génère des revenus annuels de l'ordre de 8 millions de dollars. Le revenu de ses activités lui permet ainsi de financer ses projets de développement sur le marché bancaire local.

Les revenus du Port de Sept-Îles lui permettent de couvrir ses frais d'exploitation ainsi que le financement de ses projets de développement.

4. PLAN DE DÉVELOPEMENT

Sept-Îles bénéficie d'une position stratégique dans l'axe du transport maritime entre l'Europe et l'Amérique du Nord. À l'embouchure du St-Laurent, son port en eau profonde permet le transport économique des marchandises en vrac sur les plus gros navires existants.

Ses ressources naturelles, son énergie économique et sa disponibilité en font un endroit privilégié pour l'approvisionnement de l'Europe en matières premières ou en produits dont l'énergie est déterminant pour les coûts de production.

4.1 Consolidation et aménagement des infrastructures

Pendant la dernière décennie, environ 22 millions de tonnes ont été manutentionnées annuellement. Plus de 90% de ce trafic provient des matériaux en vrac et les prévisions de développement vont principalement vers ce type de marchandises.

En effet, les projets d'implantation de nouvelles industries dépendent directement de la disponibilité d'espace et d'équipements pour le transbordement des matières en vrac produites aux fins d'exportations.

Contrairement à bien d'autres ports nord-américains, le Port de Sept-Îles dispose de l'espace nécessaire pour répondre adéquatement et économiquement aux besoins actuels et futurs de ses utilisateurs dans un milieu industriel exempt de conflit d'urbanisation.

En raison des normes environnementales plus sévères, entre autres pour l'utilisation du charbon, le Mid-West américain doit importer un charbon de meilleure qualité à faible teneur en soufre. Les conditions de navigation du St-Laurent combinées à l'optimisation des coûts de

transport font de Sept-Îles le lieu idéal pour le transbordement du vrac importé ou exporté.

Afin de répondre à ses besoins actuels et futurs, le Port de Sept-Îles doit consolider la vocation de ses terminaux urbains et poursuivre le développement de son terminal de Pointe-Noire.

Identifiée comme un outil incontournable de diversification économique de la région et du port, la liaison avec le réseau ferroviaire nord-américain est maintenant possible par l'aménagement en 1992 du terminal de traversier-rail de Pointe-Noire.

La stratégie de développement du Port de Sept-Îles consiste à consolider ses aménagements du secteur urbain, à fournir un ensemble varié de services efficaces et à compléter le développement du secteur de Pointe-Noire pour desservir les utilisateurs industriels lourds et le commerce du vrac avec l'intérieur du continent.

L'implantation de nouvelles industries, l'utilisation du terminal de vrac pour le transbordement et la liaison du secteur industriel de Port-Cartier sont les éléments clés de la mise en place et de l'optimisation de ce service.

4.2 Orientation par secteur

Les installations du Port de Sept-Îles sont localisées dans deux secteurs : le **secteur urbain** au nord de la baie de Sept-Îles et le **secteur de Pointe-Noire**, au sud de la baie sur la presqu'île Marconi.

Dans le **secteur urbain**, le port comprend les installations privées de la Compagnie minière IOC et différentes installations publiques sous la responsabilité des pêcheurs, de Pêches et Océans Canada et du Port de Sept-Îles :

- le bassin des remorqueurs (poste 1, Compagnie minière IOC),
- le quai #2 (Compagnie minière IOC),
- le quai # 4 (Compagnie minière IOC),
- le quai # 5 (Compagnie minière IOC),
- le quai de Pointe-aux-Basques (poste 7),
- le quai des pétroliers (poste 8),
- la jetée d'amarrage SIMEC (poste 9),
- le quai Arcand (poste 11, parc d'hivernage),
- le quai Mgr Blanche (postes 14 & 15),
- le parc de pêche (poste 16),
- la rampe de descente des bateaux (ville de Sept-Îles),
- la Réserve navale,
- La marina de Sept-Îles (poste 17),
- le Vieux Quai (poste 20, MPO).

Le **secteur de Pointe-Noire** comprend :

- le quai de Wabush (postes 30 et 31),
- le quai de la Relance (poste 40),
- le terminal traversier-rail (poste 41).

Tous les terminaux de ce secteur sont la propriété du Port de Sept-Îles.



Photo Sylvie Guignard, Corporation touristique de Sept-Îles

4.2.1 Secteur urbain

Le secteur urbain comprend les plus vieilles installations en opération du Port de Sept-Îles, on y trouve différentes installations allant du commercial à l'industriel en passant par les pêches, le tourisme et la villégiature. Encastré dans les tissus urbains, ce secteur offre peu de possibilité de développement pour les activités industrielles. Cependant le démantèlement récent du parc pétrolier d'Ultramar a permis d'aménager ces espaces à différentes vocations industrielles et commerciales.

Quelques aménagements sont prévus dans ce secteur en collaboration avec la ville de Sept-Îles. Ces travaux visent à compléter le prolongement du parc urbain jusqu'au quai Mgr Blanche et à parachever l'aménagement paysager de la rampe de mise à l'eau. Ces travaux permettront d'améliorer l'intégration harmonieuse de l'activité portuaire avec le tourisme et la qualité de vie de la communauté. Ils contribueront de plus à la revitalisation des activités commerciales du plus vieux quartier de Sept-Îles.

Les plans du secteur urbain en annexes illustrent bien les aménagements prévus dans ce secteur, on peut également y observer les propriétés du Port de Sept-Îles. Les terrains de ce secteur sont réservés pour les services et activités connexes à vocation maritime; soit directement pour les entreprises de services maritimes, soit pour les pêches commerciales ou encore pour des commerces liés aux activités touristiques ou de loisirs.

Pour les terminaux sous la responsabilité du port, les travaux suivants permettront de parfaire l'offre de services dans ce secteur :

Quai Mgr Blanche

Les travaux entrepris depuis 1995 seront complétés par la mise en place des installations pour recevoir les navires de croisières. Au cœur du paysage urbain, le quai Mgr Blanche verra sa vocation orientée vers le tourisme et la desserte de la Basse-Côte-Nord.

Sept-Îles est bien située sur la route des croisiéristes. La présence de la communauté amérindienne et de vastes territoires vierges sont des attraits touristiques prisés des américains et des européens.

Quai des pétroliers

Principalement utilisé pour l'alimentation des produits pétroliers, ce quai permet aussi le transbordement des vrac liquides. Une nouvelle affectation de certains équipements et des travaux mineurs permettront de diversifier l'utilisation de ce quai et de recevoir un plus large éventail de vrac liquides.

Quai de Pointe-aux-Basques

Actuellement utilisé pour la marchandise générale et le vrac à petite échelle, on développera ce secteur par le réaménagement des anciens terrains d'Ultramar pour l'entreposage et la manutention de vrac grossier dont, entre autres, la silice. **Ce matériel qui a l'apparence de roche contient très peu de particules fines et ne produit pas d'émission atmosphérique. D'ailleurs ce matériel est déjà manutentionné sur un site temporaire du quai de Pointe-aux-Basques (poste 7) et ne cause aucun problème.*** Certains terrains seront également réservés aux entreprises de services desservant les utilisateurs du port. Les équipements de protection de l'environnement requis seront mis en place pour assurer le respect des normes et la protection des résidants. Un écran boisé sera également mis en place pour limiter l'impact visuel et sonore. **Cet écran sera constitué d'un remblai en terre surplombé d'arbres pour dissimuler les piles de matériel et les activités de manutention. De plus, le niveau du sol de l'aire d'entreposage sera plus bas que le niveau de la rue diminuant d'autant plus la perception du matériel entreposé et le bruit des activités. Dans la conception de l'écran, le port tiendra compte de la vue des résidents sur la baie de Sept-Îles.***

* en gras - Addendum 4 septembre 2000

Le Port de Sept-Îles poursuit les travaux de consolidation du secteur urbain par la réfection du quai Mgr Blanche et l'aménagement d'aires d'entreposage de vrac pour compléter les installations du quai de Pointe-aux-Basques. La mise en valeur de ce milieu par le parachèvement du parc urbain viendra compléter le cachet.



4.2.2 Secteur Pointe-Noire

Le secteur de Pointe-Noire est voué à l'activité industrielle lourde. Les interventions prévues dans ce secteur sont au cœur de la mission du port, soit de faciliter le mouvement des marchandises et des personnes par la mise en place d'installations adéquates.

Les interventions à court terme visent l'amélioration des activités de transbordement de vrac. Elles permettront d'augmenter l'efficacité des activités de transbordement par l'ajout des installations de manutention, de chargement et de déchargement simultané de plusieurs navires. De nouvelles aires d'entreposage de vrac entre le quai Wabush et celui de la Relance compléteront ce complexe portuaire et augmenteront le volume et la variété des produits gérés par le port. Les nouveaux aménagements planifiés permettront également de réduire les impacts environnementaux reliés aux soulèvements de poussières et à la gestion des eaux de drainage.

L'ajout d'entreprises et l'augmentation du volume de marchandises manutentionnées justifieront la mise en service d'une liaison régulière de traversier-rail. Cette liaison avec le marché nord-américain répond aux besoins des utilisateurs et fournira une opportunité additionnelle pour diversifier la base économique de la région.

Dans une zone industrielle isolée du tissu urbain, ce secteur est un des endroits privilégiés de la côte Est de l'Amérique du Nord pour le développement des activités industrielles et portuaires.

La mise en place d'installations de transbordement, d'entreposage et de manutention performantes sont les prémisses de base à l'implantation de nouveaux projets industriels. Ces infrastructures d'accueil et de services font partie des éléments déterminants dans l'implantation d'un projet, ils viendront compléter les avantages compétitifs reliés au super-port.

Pour la planification de son projet, le Port de Sept-Îles doit tenir compte de l'ensemble des impacts sur le milieu naturel et poursuit les études environnementales nécessaires.

Des projets de compensation élaborés avec les différents intervenants du milieu et les agences gouvernementales responsables estomperont les effets environnementaux associés à la destruction d'habitat du projet.

Le projet de terminal de vrac de Pointe-Noire permettra d'accroître ses activités de manutention du vrac tout en réduisant les émissions diffuses de poussières reliées à la manutention du vrac. Le projet comprend des travaux permettant de compenser la perte de productivité de l'habitat empiété.

ANNEXE 1

Article 48.(1)

Dans les douze mois suivant la délivrance de leurs lettres patentes, les administrations portuaires sont tenues d'avoir un plan détaillé d'utilisation des sols faisant état des objectifs et politiques établis pour l'aménagement physique des immeubles dont la gestion leur est confiée ou qu'elles occupent ou détiennent, compte tenu des facteurs d'ordre social, économique et environnemental applicables et des règlements de zonage qui s'appliquent aux sols avoisinants.

(2) Les plans d'utilisation des sols peuvent :

- a) Interdire l'utilisation de la totalité ou d'une partie des immeubles à certaines fins ou la limiter à certaines fins déterminées;
- b) Interdire la construction de bâtiments ou d'ouvrages ou d'un certain type de bâtiments ou d'ouvrages;
- c) sous réserve des règlements d'application de l'article 62, réglementer les caractéristiques des bâtiments ou ouvrages qui peuvent être construits.

- (3) Un plan d'utilisation des sols ne peut avoir pour effet d'empêcher :
- a) L'utilisation d'un bien immeuble existant, dans la mesure où l'utilisation demeure celle qui en était faite le jour de l'entrée en vigueur du plan;
 - b) La construction ou la modification d'un bâtiment ou d'un ouvrage qui a été autorisée avant cette entrée en vigueur dans la mesure où la construction ou la modification est conforme à l'autorisation.

(4) Au moins soixante jours avant la date d'entrée en vigueur du plan d'utilisation des sols, l'administration portuaire est tenue d'en faire publier un avis dans un journal à grand tirage du lieu où est situé le port.

(5) L'avis donne le lieu où il est possible de se procurer un exemplaire du projet de plan et des documents connexes nécessaires à sa compréhension complète, et invite les intéressés à faire parvenir leurs observations sur le projet à l'administration avant l'expiration de ce délai de soixante jours et à assister à la réunion publique dont les date, heure et lieu sont également mentionnés dans l'avis.

(6) L'administration portuaire peut adopter le projet de plan d'utilisation des sols après avoir pris connaissance des observations qui ont pu lui être présentées.

(7) L'administration portuaire est tenue de faire publier dans un journal à grand tirage du lieu où est situé le port un avis de l'adoption de son plan d'utilisation des sols; l'avis donne le lieu où il est possible de se procurer un exemplaire du plan.

- (8) L'administration portuaire n'a pas à se conformer aux paragraphes (4) à (7) à l'égard du projet de plan d'utilisation des sols qui, selon le cas :
- a) A déjà fait l'objet d'un avis publié en conformité avec le paragraphe (4), même si le plan a été modifié à la suite d'observations présentées conformément au paragraphe (5);
 - b) N'apporte pas de modification de fond au plan en vigueur.
- (9) Les plans d'utilisation des sols ne sont pas des règlements au sens de la *Loi sur les textes réglementaires*.

VILLE DE SEPT-ÎLES

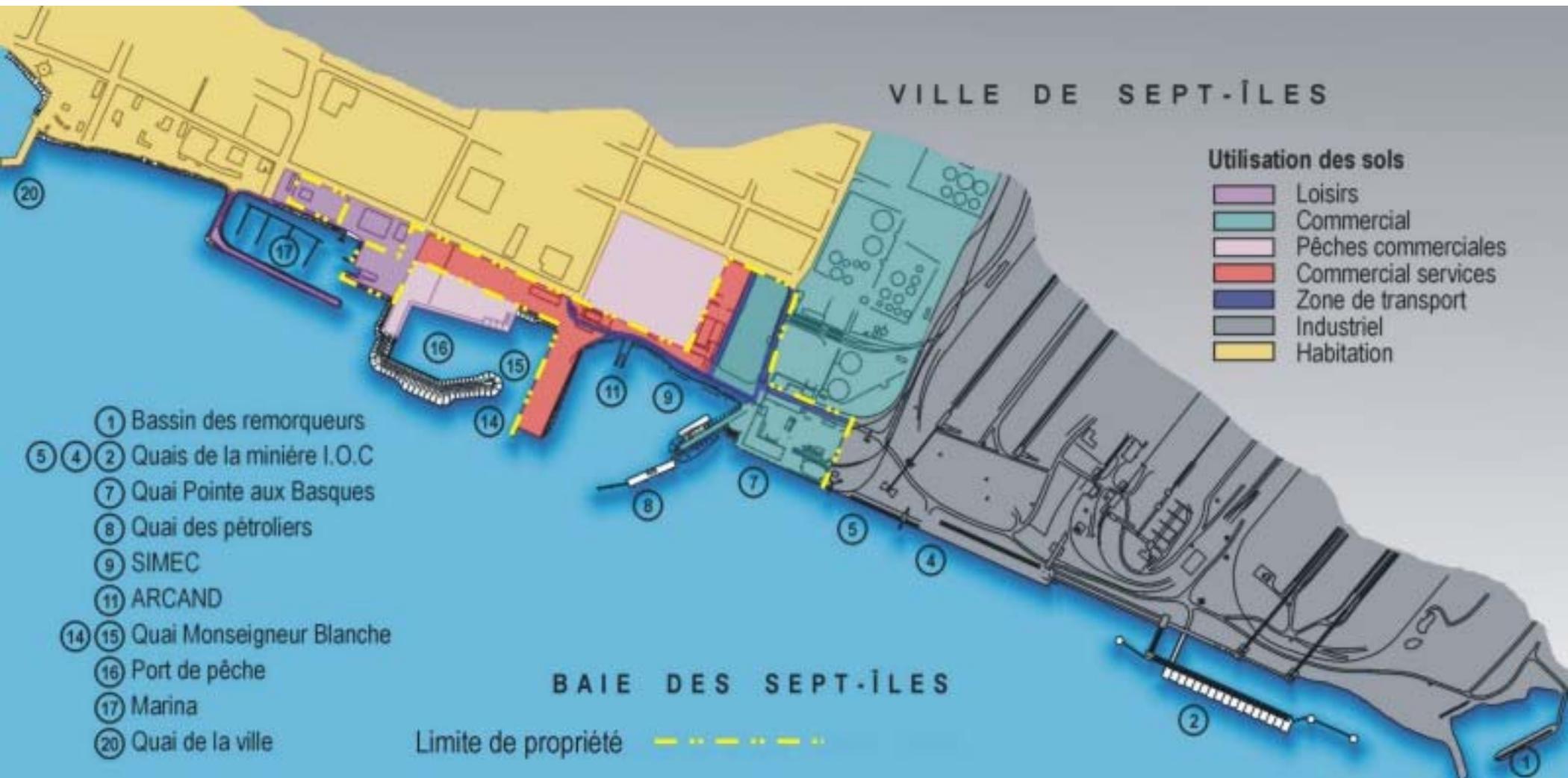
Utilisation des sols

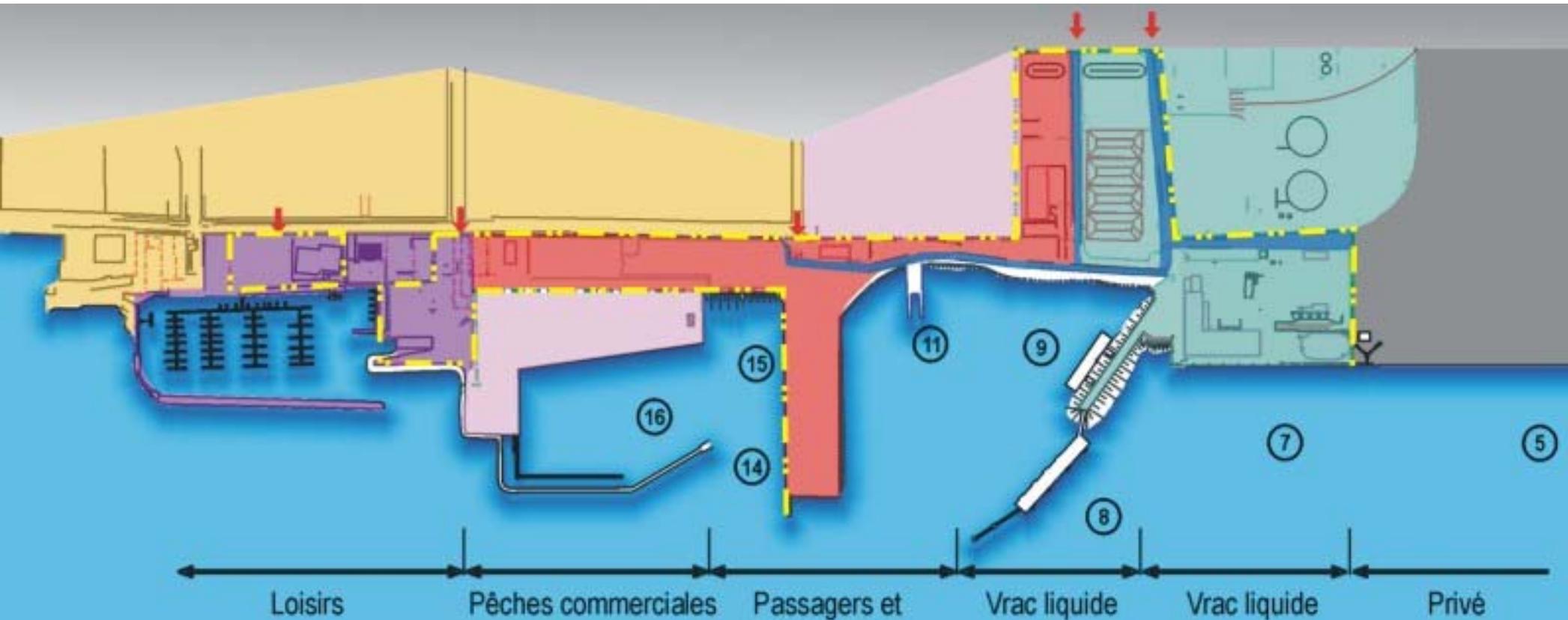
- Loisirs
- Commercial
- Pêches commerciales
- Commercial services
- Zone de transport
- Industriel
- Habitation

- 1 Bassin des remorqueurs
- 2 Quais de la minière I.O.C
- 7 Quai Pointe aux Basques
- 8 Quai des pétroliers
- 9 SIMEC
- 11 ARCAND
- 14 15 Quai Monseigneur Blanche
- 16 Port de pêche
- 17 Marina
- 20 Quai de la ville

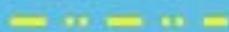
BAIE DES SEPT-ÎLES

Limite de propriété — — — — —





Limite de propriété
du Port de Sept-Îles



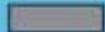
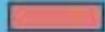
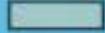
Accès au Port de Sept-Îles



Usage dominant



Utilisation des sols

Habitation	
Industrie	
Commercial services	
Commercial	
Pêches commerciales	
Loisirs	
Zone de transport	

BAIE DES SEPT-ÎLES

- | | |
|------------------------------|------------------------------|
| ⑤ Quais de la minière I.O.C. | ⑪ Quai Arcand |
| ⑦ Quai Point aux Basques | ⑭ ⑮ Quai Monseigneur Blanche |
| ⑧ Quai des pétroliers | ⑯ Parc de pêche |
| ⑨ Jetée d'amarrage SIMEC | |

PORT DE SEPT-ÎLES
SECTEUR URBAIN

